ADPCR-INFOS n° 82



Octobre 2014

Bulletin trimestriel



Les Régiolis arrivent sur PARIS-GRANVILLE

Granville

Villedieu-les-Poêles

Vire

Flers

Briouze

Avec Régiolis, la ligne prend un nouveau départ !



Editorial

Le REGIOLIS : train du futur !

La mise en service des nouveaux trains automoteurs REGIOLIS, trains du futur, sur Granville-Paris est un évènement fondateur que l'ADPCR ne pouvait passer sous silence. Aussi lui consacrons nous une grande partie de ce bulletin. Vous trouverez un reportage couleur de la première circulation ouverte aux voyageurs et parmi ceux-ci des membres de l'ADPCR. Un coup d'œil aux travaux du nouvel atelier de maintenance de Granville qui sort de terre, vous démontrera que la Région, en installant en tête de ligne l'atelier de maintenance, a su tenir compte de l'expérience malheureuse des X 72500 entretenus à Caen.



Le REGIOLIS : train du futur pour l'ADPCR qui vous propose un dossier complet concernant le futur de la desserte du Sud-Manche avec comme axe de développement la création de relations directes entre Paris-Granville et Pontorson-Le Mont-Saint-Michel via Folligny. Dossier soutenu par Laurent Beauvais notre Président de Région.

Le REGIOLIS : train du futur car pouvant servir de base au futur train "Intercités" reliant Paris-Saint-Lazare à Caen, Cherbourg, Saint-Lô et Coutances et empruntant des tronçons d'une ligne nouvelle à vitesse égale ou supérieure à 200 km/h. Sujet d'actualité et de débats à l'heure où les rames "Corail" sont en fin de vie . Sujet qui engage le futur des dessertes ferroviaires de la Basse-Normandie et pour lequel l'ADPCR doit être force de propositions.

L'ADPCR et la réforme territoriale.

Les dernières élections municipales et la refonte des communautés de communes ont particulièrement modifié le paysage politique de notre région. Vous le savez, sans le soutien des élus, l'action de l'ADPCR manquerait singulièrement de poids. Demain, il est probable que la Basse et la Haute-Normandie ne fassent plus qu'une seule région, avec des compétences renforcées



en matière de transport. Il est donc capital pour l'ADPCR de renforcer et d'étendre son champ d'action afin d'aider les élus bas-normands à peser sur les décisions qui éviteront à la Basse-Normandie de se retrouver dans l'angle mort de la France.

Déjà nous avons rencontré un grand nombre d'élus : députés, conseillers généraux, maires et présidents d'agglomération ou de communautés de communes élargies du Centre et du Sud-Manche, de Saint-Lô, Coutances, Granville, Villedieu, Avranches, Pontorson. Tous nous ont fait part de leur soutien actif en particulier aux projets de motions que nous portons et déjà l'ADPCR est invitée à siéger au sein de plusieurs commissions traitant de l'organisation des transports. Il nous reste maintenant à reprendre notre bâton de pèlerin et à aller à la rencontre des élus du Cotentin et de l'Orne.

Si l'ADPCR souhaite élargir son champ d'action, cela ne peut pas se faire sans concertation avec les autres associations d'usagers. Aussi avons-nous rencontré à Caen la Présidente de l'association des usagers de la ligne Paris-Cherbourg et à Argentan la Présidente des usagers Paris-Granville. Pour les deux lignes concernées, il est constaté une très faible, sinon inexistante représentation à l'ouest de Caen et d'Argentan. De plus étant complémentaires, nous avons convenu d'un renforcement de nos liens, l'ADPCR gardant essentiellement un rôle de proposition pour l'ensemble de ces deux lignes.

www.adpcr.fr/

Notre nouveau site est en service depuis juillet. Vous n'êtes pas encore nombreux à l'utiliser et pourtant je ne peux que vous inviter à le consulter régulièrement et à le faire connaître autour de vous. Grâce au travail remarquable fourni par notre secrétaire, Jacqueline Guillemet, aidée par Gilbert Lieurey, notre responsable communication et Jean-Yves Colas, vous y trouverez une foule de renseignements régulièrement mis à jour. De plus le site est interactif nous avons donc besoin de votre concours et si vous avez du mal à vous connecter vous trouverez ci-après le mode d'emploi.

Xavier Jacquet

Dans ce numéro : — Page

Les Régiolis ont commencé à circuler

Depuis le mois de décembre 2013, les voyageurs empruntant la gare de Granville pouvaient entrevoir une nouvelle rame de couleur grise. En effet le Conseil Régional, soucieux de la pérennité de la ligne Granville–Paris, a financé l'achat à Alstom de 15 rames "Régiolis" en remplacement des très controversés automoteurs X 72500. Cette nouvelle rame avait pour fonction de faire des essais en ligne et ainsi de vérifier et son bon fonctionnement et sa compatibilité avec les installations fixes. Ces derniers mois, la presse nationale, grossissant le trait, a mis en exergue une soi-disant erreur de conception de ces nouveaux trains qui, trop larges, nécessitent le rabotage des quais. Sachez que voilà plus de deux ans notre regretté Vice-Président Dominique Gourmaud nous avait indiqué que le choix fait tant par Alstom que par la SNCF de construire un nouveau matériel plus spacieux et conforme aux exigences des normes concernant les personnes à mobilité réduite (PMR) donc avec un plancher surbaissé, conduirait RFF à réaliser quelques adaptations des quais (largeur).



Entre Paris et Granville, les travaux ont été exécutés sans attendre la mise en service des nouveaux trains. Ces retouches très localisées en particulier au droit des portes handicapés, permettent le déploiement automatique d'un petit comble-lacune (voir photo) qui autorise un accès de plain-pied des fauteuils et autres poussettes, sans autres interventions.



Début avril 2014, alors que les essais de validation du matériel se poursuivent, la formation des agents de conduite SNCF débute sous la conduite des instructeurs d'Alstom. Tout ceci devait permettre début juin, la livraison des deux premières rames à la SNCF et la mise circulation d'un premier aller et retour en service commercial. Hélas, une grève des cheminots en décida autrement et le voyage inaugural prévu le 19 juin fut repoussé au 16 juillet. Le jour dit, dès 8 h 30, plusieurs membres de l'ADPCR étaient présents en gare de Granville attendant la mise à quai du train n° 3420 assuré par le couplage des deux rames, la B 84563 entièrement pelliculée et la B 84561 encore en livrée grise en tête. Sur le quai, beaucoup de cheminots et des voyageurs étonnés d'être les premiers à tester le Régiolis. Le départ fut donné à 9 h 02 précises. Dans le train, des représentants de la direction de la SNCF (TET et TER) et d'Alstom, accompagnaient le personnel de conduite et les agents de train pour parfaire en condition réelle d'exploitation, la prise en main de ces nouveaux trains. Toutes les anomalies et les remarques des voyageurs dont celles des membres de l'ADPCR furent consignées.

Nous dirons que le voyage jusqu'à Paris fut sans histoire et nous avons apprécié le confort, le silence et surtout la stabilité du train tout au long du parcours. Rien à voir avec les anciennes rames où il est quasi impossible d'écrire. Un reproche cependant : le manque de portes entre les plateformes et les compartiments de seconde. Conséquence : rien ne protège les voyageurs des courants d'air lors de l'ouverture des portes et des conversations des accros au téléphone portable. Jean-Yves Colas, pour préparer ce bulletin, ne manqua pas de descendre à chaque arrêt afin de photographier la rame tant à l'aller qu'au retour. Dreux est passé sans arrêt et surprise nous restons en mode diesel. Comme nous avions quelques minutes d'avance, c'est à un train de sénateur que nous sommes entrés en gare de Vaugirard, pile à l'heure.

Juste le temps de déjeuner au buffet de la gare et nous étions à nouveau à pied d'œuvre. Retour par le train 3431, départ prévu 13 h 55. La rame pelliculée aux couleurs du temps en Basse-Normandie est en tête. Monsieur Bonnepart, Directeur des régions SNCF Haute et Basse-Normandie et Paris-Saint-Lazare accompagne le conducteur. Partis avec 8 minutes de retard et un arrêt en ligne pour un PN en dérangement, c'est avec un petit quart d'heure de retard que nous entrons en gare d'Argentan. Nous sommes attendus par le Président de Région Laurent Beauvais, le Vice-Président et le Directeur en charge des transports et plusieurs Maires des villes desservies par le train. La presse et les représentants des associations d'usagers sont également du voyage. Apprenant que l'ADPCR

avait fait déjà fait le voyage aller, le Président Beauvais nous demanda nos premières impressions. Confort, silence et qualité de roulement sont au rendez vous et nous pensons que la Région a fait un bon investissement, telle fut notre réponse. Félicitant l'ADPCR pour son action, le Président rappelle combien il juge prioritaire le dossier des liaisons directes Paris-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel. La ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est également évoquée avec en particulier l'urgence de définir le futur train qui remplacera les rames Corail.



Le Directeur Alstom du site de montage des Régiolis de Reichshoffen en profite pour saluer les actions de l'ADPCR en faveur du transport ferroviaire. A partir d'Argentan, chaque arrêt étant l'occasion d'échanges avec les élus et la presse locale, nous conserverons notre retard à l'arrivée en gare de Granville. Un mauvais présage ? Que nenni, c'était un jour de fête et nous aurions aimé le prolonger !

A partir du lendemain, les trains 3420 et 3431 du mardi au jeudi furent assurés par les automoteurs Régiolis. Aujourd'hui deux mois plus tard 6 rames ont été livrées Les B 84557, 559, 561, 563, 565 et 567. Elles assurent toujours les deux mêmes trains mais le vendredi en plus. De plus, de Dreux à Paris, l'usage de la traction électrique 25000 et 1500 V est maintenant autorisé.

Le projet Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

Un potentiel de clientèle énorme !

Actuellement, 2,3 millions de visiteurs viennent au Mont chaque année mais très peu par les transports en commun.

De plus, depuis la mise en place des liaisons RENNES-LE MONT et DOL-LE MONT par la Région BRETAGNE, qui transportent annuellement plus de 92 500 voyageurs, le trafic de la gare de PONTORSON a complètement chuté. Il est temps de réagir et de proposer une solution bas-normande. C'est ce que nous développerons ci-après.

La situation actuelle ne peut plus durer. La gare pour la desserte de l'un des sites les plus prestigieux de France est bien celle de PONTORSON/LE-MONT-SAINT-MICHEL.

Pourquoi faire descendre les touristes du train à 70 km alors qu'une gare existe à 9 km avec une navette qui les conduit au pied du MONT ?

Les atouts

1. Une voie nouvelle

En 2014, une voie entièrement rénovée entre FOLLIGNY, AVRANCHES et PONTORSON.



2. Le trajet le plus court

354 km au lieu de 453 en passant par RENNES.

3. Le trajet le moins cher

Des différences de prix pouvant aller jusqu'à 83 % !

Exemple *(au 01.01.2014)* :

- Paris-Le Mont via RENNES TGV avec réservation la plus élevée : 92,60 €,
- Paris-Pontorson + navette : 48,90 € + 3,00 € = 51,90 €

4. Un matériel moderne

Les automoteurs Régiolis présentent toutes les qualités de confort pour assurer ces liaisons qui seront empruntées par une clientèle internationale.

Cette desserte peut se faire par découplage d'éléments doubles en gare de FOLLIGNY, l'élément de tête continuant sur Granville et l'autre se dirigeant vers Pontorson/Le Mont-Saint-Michel.

5. Le dopage de la ligne PARIS-GRANVILLE

Cette ligne du ressort de l'Etat, en déficit chronique, verrait son trafic exploser et son avenir assuré, pour la plus grande satisfaction de nombreuses villes bas-normandes : GRANVILLE, VILLEDIEU,

VIRE, FLERS, BRIOUZE, ARGENTAN, L'AIGLE et aussi ALENCON.

Une valorisation de l'arrière-pays

Des séjours clé en main pourraient être organisés sur plusieurs jours afin de faire découvrir les richesses touristiques de la Baie du Mont-Saint-Michel, en liaison, l'été, avec la ligne Baie.

Cette nouvelle desserte profitera également à tous les habitants du Sud-Manche, notamment tous ceux de la région d'AVRANCHES qui sont actuellement contraints de rejoindre la gare de VILLEDIEU, en l'absence de correspondances à FOLLIGNY depuis de nombreuses années.

6. Avec quelle autorité organisatrice ?

- soit l'Etat via la Direction générale des Infrastructures des Transports et de la Mer[1] (DGITM), sur la totalité du trajet,
- soit l'Etat via la DGITM, pour le trajet PARIS-FOLLIGNY et la Région Basse-Normandie (TER) pour le trajet FOLLIGNY-PONTORSON/LE MONT-SAINT-MICHEL.

En raison des difficultés rencontrées par l'Etat pour assurer l'équilibre financier de l'ensemble des lignes d'équilibre du territoire, il semble que la 2ème solution soit la plus envisageable, sachant en outre que le nouveau matériel Régiolis a été financé à 100% par la région Basse-Normandie.

7. Sur le plan technique

Cette desserte peut se faire par découplage d'éléments doubles en gare de Folligny, l'élément de tête continuant sur Granville et l'autre se dirigeant vers Pontorson/Le Mont-Saint-Michel. En effet, il n'est pas nécessaire de créer un raccordement permettant de shunter la gare de Folligny. Certes, il permettrait de gagner quelques minutes mais :

- son coût est très élevé, de l'ordre de 50 millions d'euros,
- il nécessiterait la création de sillons supplémentaires entre Paris et Folligny alors que nous préconisons l'utilisation des sillons actuels, afin de réduire les frais.

Il faudra disposer d'une voie de garage en gare de PONTORSON, aussi, lors du passage en voie unique en 2017, ces travaux devront être inclus, voie et signalisation.

Si pour des raisons d'intendance (nettoyage et approvisionnement en combustible) les rames Régiolis ne peuvent assurer deux « aller et retour » Paris- Pontorson consécutifs sans passage par le dépôt de Granville, il sera avantageux d'utiliser le rapatriement de la rame de Pontorson à Granville puis le retour vers Pontorson pour créer un nouvel aller-retour entre les deux villes. Ces derniers donnant des correspondances avec les Granville-Paris en gare de Folligny.

8. Pour une gare multimodale à PONTORSON

Depuis 2004, la Région Bretagne assure une liaison RENNES (et DOL)-LE MONT, en correspondance avec les TGV, sans desservir la gare de PONTORSON.

L'ADPCR demande que ces cars soient terminus PONTORSON, afin de permettre :

- la desserte de cette ville qui accueille de nombreux touristes dans ses différents hôtels,
- de conforter la ligne 3 Pontorson-Le Mont assurée par le Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel dont la fréquentation a baissé en 2013 par rapport à 2012.

Il n'y aurait aucune gêne pour les usagers de bout en bout qui seraient juste amenés à changer d'autocar à Pontorson au lieu de la Caserne.

La gare de PONTORSON serait donc la plaque tournante du service public de transport de voyageurs avec la présence de relations vers la Normandie et la Bretagne.



Il est donc nécessaire de consacrer une partie des terrains, propriété de RFF, en gare de PONTORSON à cet aménagement. La création d'un parking pour les automobilistes à destination du Mont-Saint-Michel ne paraît plus indispensable car celui de la Caserne n'est jamais saturé.

9. L'aménagement des gares terminus : Paris-Vaugirard et Pontorson/Mont-Saint-Michel

[1] Au sein du ministère du développement durable, la DGITM a en charge l'ensemble des sujets relatifs aux transports terrestres et maritimes et à la planification des aéroports, à l'exception de la sécurité routière traitée par la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

Gare de Paris-Vaugirard :

Faire de la gare de Paris-Vaugirard la porte du Mont-Saint-Michel,

L'appeler **Paris-Montparnasse-Le Mont-Saint-Michel ou Baie du Mont-Saint-Michel ou Normandie-Mont-Saint-Michel.**

En améliorer l'accessibilité depuis la gare Montparnasse 1 et les transports en commun et créer une signalétique spécifique.

Créer un centre d'accueil touristique avec l'implication des acteurs bas-normands.

Gare de Pontorson :

Mise en place d'une gare multimodale,

Aménagement de parkings pour les usagers du train,

Information touristique et multimodale *(présence de l'office de tourisme, location de vélos, point de départ de randonnées, produit Ligne Baie…).*

10. Consistance de la desserte

Il s'agit, d'une part, d'utiliser des trains existant sur la ligne PARIS-GRANVILLE et d'autre part, de permettre, au départ de PARIS, d'effectuer un trajet aller et retour au cours de la même journée.

Cette desserte ayant principalement une vocation touristique, il serait judicieux de prévoir des arrêts en gare de Versailles-Chantiers.

- un aller et retour via Folligny pour obtenir un temps de trajet correct, compétitif par rapport à l'offre bretonne,
- transformation des trajets "à vide", nécessaires pour raisons techniques entre Pontorson et Granville, en train ouvert aux voyageurs assurant de nouvelles et étroites correspondances à Folligny de et vers Paris,
- temps de coupe et d'accroches basés sur ceux des TGV en gare de Rennes.

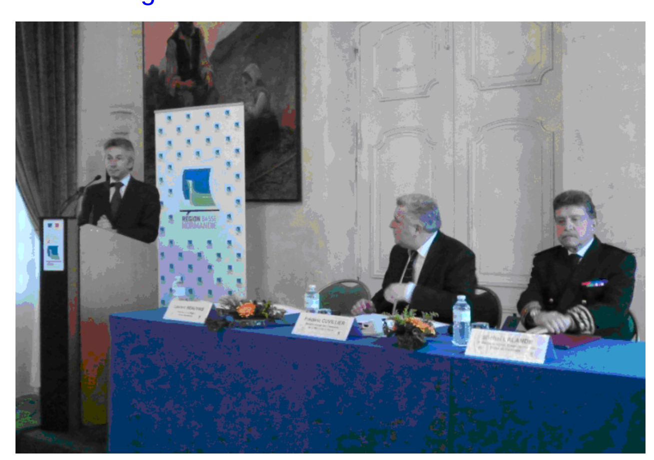
11. Les éléments favorables

Ce projet est complètement en phase avec la déclaration du Ministre délégué aux Transports

Frédéric Cuvillier a indiqué que l'Etat, qui est depuis 2011 autorité organisatrice des Transports d'Equilibre du Territoire (TET), qui exploite notamment la ligne PARIS-GRANVILLE, réfléchissait avec la SNCF à l'évolution du système : "Nous voulons donner plus de cohérence au réseau TET, réfléchir à de nouvelles lignes pour l'adapter à la demande et mieux l'articuler avec les réseaux TER".

Guillaume PEPY, Président de la SNCF, est venu à Granville, le 18 décembre 2013 pour l'arrivée du premier Régiolis et le lancement des travaux de l'atelier de maintenance. L'ADPCR lui a remis un courrier présentant ce projet. **Laurent BEAUVAIS**, Président du Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE a insisté dans son discours, sur la nécessité de desservir le MONT-SAINT-MICHEL avec une solution bas-normande qui consiste à utiliser la ligne PARIS-GRANVILLE qui verra ainsi son trafic nettement augmenter.

Le 23 janvier 2014, lors de la signature du protocole d'accord Etat-Région relatif à l'exploitation de la ligne Paris-Granville par les trains d'équilibre du territoire par **Frédéric CUVILLIER**, Ministre chargé des Transports et **Laurent BEAUVAIS**, Président de la Région Basse-Normandie, ce dernier a rappelé l'opportunité de desservir le MONT-SAINT-MICHEL via cette ligne.



Le contrat de plan Etat-Région 2014/2020 prévoit le lancement d'une étude de faisabilité du projet.

12. Les soutiens attendus

- Communauté de Communes d'Avranches-Mont-Saint-Michel. La nouvelle intercommunalité a pris effet le 1er janvier 2014. Elle regroupe les communautés de communes d'Avranches, Ducey, Isigny-le-Buat, Pontorson, Sartilly (partie) et la Haye-Pesnel (partie). Au total, elle comprend 52 communes avec un bassin de population d'environ 45.000 habitants,
- Syndicat mixte Baie du MONT-SAINT-MICHEL
- Pays de la Baie du MONT-SAINT-MICHEL
- Ville de PONTORSON,
- Commune du MONT-SAINT-MICHEL,
- Conseil Général de la MANCHE. Courrier de soutien en date du 4 février 2014,
- Parlementaires du Sud-Manche.

Etat de la modernisation entre CAEN et RENNES

(4ème partie AVRANCHES-DOL DE BRETAGNE)

Historique

Nous abordons la dernière partie de l'évocation historique de la ligne CAEN -RENNES, mais nous nous arrêterons à DOL de BRETAGNE ! Au-delà, la province est bien belle mais elle n'entre pas dans notre propos de Normands... La conquête de l'ouest continua bien sûr, jusqu'à RENNES (et au-delà, elle s'appelait d'ailleurs au début du XXème siècle, "LISON-LAMBALLE").

La ligne CAEN-RENNES, sous le Second Empire, entrait dans la stratégie de liaison entre les 2 ports militaires de BREST et de CHERBOURG, Albion étant encore à cette époque sous le sourcil inquisiteur de la FRANCE.



Le 9 octobre 1872 la ligne VITRE-FOUGERES-SAINT-BRICE EN COGLES est prolongée jusqu'à PONTORSON et MOIDREY, vers le MONT-SAINT-MICHEL qui commençait timidement sa carrière de "Merveille de l'occident". La municipalité de PONTORSON boude l'inauguration car elle préférait attendre le passage de la grande ligne. Le 17 janvier 1876 on prolonge l'antenne de MOIDREY jusqu'au lieu-dit "la Caserne".

Le 20 octobre 1876, l'adjudication de la section AVRANCHES-DOL est attribuée à la Compagnie de l'Ouest. Le 22 octobre 1883, la ligne de VITRE est raccordée à celle de LISON - LAMBALLE en gare de PONTORSON. Le 1er juillet 1886, cette compagnie avait demandé la pose d'un prolongement jusqu'au Mont, mais le Conseil Général de la MANCHE ayant refusé, elle abandonna l'exploitation du tronçon PONTORSON-MOIDREY et cette antenne fut déferrée jusqu'au PN 176.

Le 1er juillet 1888, une 2ème voie est posée entre PONTAUBAULT et AVRANCHES et on roulera encore dessus en 2012...

En 1922-1929, on pose une 2ème voie entre PONTAUBAULT et PONTORSON.

La ligne poursuit sa course vers le couchant, et à PONTAUBAULT une voie unique venant de DOMFRONT via SAINT-HILAIRE DU HARCOUET ouverte en 2 temps vient s'embrancher sur notre LISON-LAMBALLE : en 1889 ouverture de ROMAGNY-PONTAUBAULT et, en 1893 mise en service de DOMFRONT-ROMAGNY. Jusqu'à la 2ème Guerre mondiale, on pouvait ainsi aller directement de DOMFRONT à AVRANCHES. Après, il faudra changer à PONTAUBAULT en correspondance avec la grande ligne. Dans les années 50, la ligne sera scindée en 2 antennes avec déferrement entre SAINT-HILAIRE et ROMAGNY. L'antenne venant de DOMFRONT deviendra jusqu'en 1990, une sorte d'embranchement privé (de nos jours une "Installation Terminale Embranchée) pour assurer le trafic marchandises de 50 000 tonnes par an, de la société ACOME, importante entreprise de câblerie située sur la commune de ROMAGNY. Un gros ferrailleur d'ISIGNY le BUAT utilisait à la même époque l'autre antenne, ouest qui fut fermée le 24 septembre 1989.

La gare de PONTAUBAULT a été desservie également, de 1901 à 1933 par les trains de la ligne à voie métrique reliant SAINT-JAMES à AVRANCHES. Les marchandises étaient alors transbordées, à la pelle ou à dos d'hommes, des petits wagons vers ceux de la grande ligne.

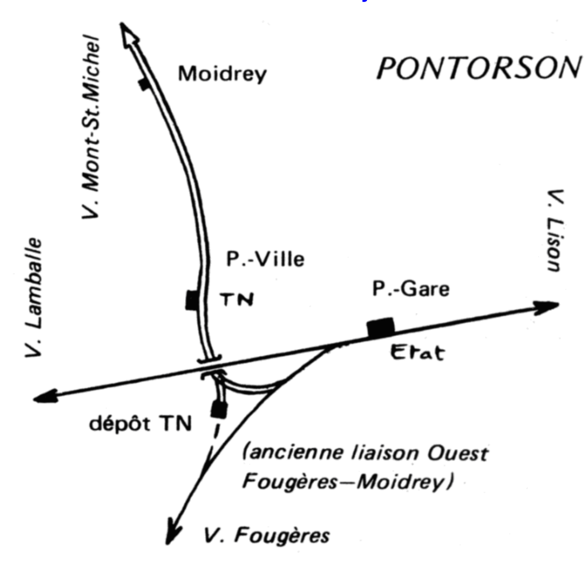
En 1854, une enquête est diligentée concernant le passage par DOL d'une ligne stratégique qui permettrait de relier NANTES et la LOIRE, à la MANCHE avec une tête de pont à SAINT-MALO face à...JERSEY !

Au printemps 1859, après 2 années d'expropriation les travaux commencèrent, dans un sol tourbeux qui créa bien des problèmes au génie civil.

Enfin en janvier 1879, les lignes venant de LISON et de DINAN se rejoignent en gare de DOL. On ne planta pas de clou en or comme à PROMONTORY POINT lorsque le chemin de fer transcontinental acheva la traversée des USA. La municipalité renonça à l'inauguration de cette jonction, préférant affecter les fonds prévus à l'aide aux ouvriers qui mouraient de faim et de froid. Pour l'anecdote le président Raymond POINCARE passa en gare de DOL le 30 mai 1914.



Le 29 juillet 1901, une ligne à voie normale jusqu'au Mont, exploitée par la Compagnie des Tramways Normands, qui joindra la gare de PONTORSON ("Ouest" car il y a eu 2 gares !), au pied des remparts jusqu'en 1944, année de son déferrement par l'occupant allemand. Entre temps, cette antenne aura été posée, déposée et reposée 3 fois. Faire et défaire c'est toujours travailler...



A PLEINE-FOUGERES, un peu avant DOL de BRETAGNE, une voie métrique, élément d'un réseau secondaire dense, venait assurer la correspondance avec la "grande ligne". Ce réseau était exploité par la compagnie des Tramways D'ILLE et VILAINE. Cette ligne fut posée entre 1901 et 1905 et ferma en 1937.

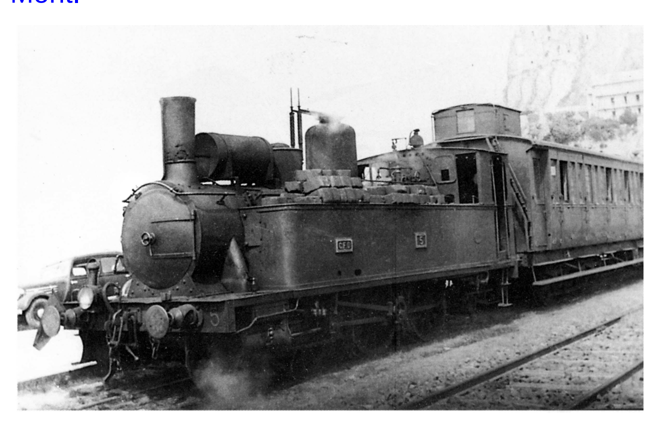
Evolution de la traction et du matériel roulant

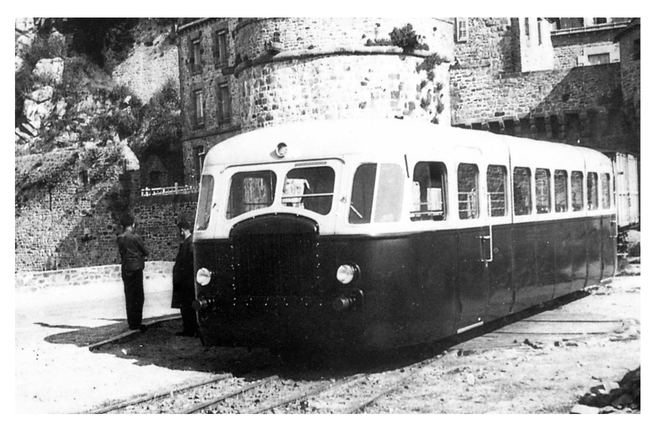
Du règne de la vapeur au Régiolis

La gare d'Avranches possédait un petit dépôt annexe dont le bâtiment aujourd'hui inutilisé est toujours visible. Avant la seconde guerre mondiale et jusque dans les années cinquante, cette annexe traction servait au repos des machines (230-G) et des équipes de Granville se rendant à Domfront. Sur l'axe Avranches –Dol, la traction des trains locaux de voyageurs et de marchandises était assurée soit par le dépôt de Granville (140-H et 230-G) soit par celui de Dol (230-D et140-H). Jusqu'en 1957, une 140-C du dépôt de Fougères assura, chaque jeudi, la navette marchandise entre Vitré et Pontorson. Le service Express entre Rennes et Lamballe vers Cherbourg et Caen restera assuré par les machines de Rennes et de Cherbourg.



La desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel restant une priorité pour l'ADPCR, nous n'oublierons pas que jusqu'en 1939, les touristes pouvaient arriver en train au pied de la Merveille. Les photos ci-après rappellent ce que fut cette desserte au départ de la gare de Pontorson avec des trains à vapeur mais aussi au départ de Granville avec des autorails Verney qui préfiguraient mais en mieux le "Ligne baie" ou le toujours possible tram-train desservant la baie et le Mont.





A partir de 1960, l'arrivée massive des 040-DE (BB63000) à Rennes, sonne le glas du dépôt de Dol. Les autorails de Granville, Caen et Rennes vont remplacer les antiques trains à vapeur et comme nous l'avons déjà vu, les diesels de Ligne BB 67000 et A1A A1A 68000 assureront les express entre Caen et Rennes.



Aujourd'hui les AGC X 76500 de Caen règnent sur les trois AR quotidiens, remplacés en cas d'indisponibilité par les X 2100 rennais. En saison le Ligne baie est assuré par un couplage de X 2100 bretons, matériel ancien et peu adapté à ce type de circulation touristique.

Et demain ?

L'ADPCR milite pour la création de relations directes entre Paris et Pontorson-Le Mont-Saint Michel qui seraient assurées par les nouveaux "Régiolis". Pourquoi ne pas adapter aux services touristiques bas-normands et en particulier au "Ligne Baie", un automoteur X 72500 libéré par l'arrivée des Régiolis sur Granville-Paris ? Enfin ne peut on pas rêver, d'un Mont ayant retrouvé son caractère maritime et que face à l'afflux de touristes, le tram-train ne s'impose à nouveau comme la seule solution durable ?

Les gares

La section Avranches–Dol de Bretagne est desservie par 2 gares : celle de Pontorson-Mont-Saint-Michel, une gare de proximité TER Basse-Normandie, et celle de Dol de Bretagne, un pôle d'échange intermodal breton TER.

Les anciennes gares de Pontaubault et Servon-Tanis en Basse-Normandie, de Pleine-Fougères et La Boussac en Bretagne ont été fermées le 26 septembre 1971 au service voyageurs et, à la fin des années 80, au service marchandises.

Pontorson, la gare du Mont-Saint-Michel, seulement 6 arrêts quotidiens en semaine, hors période estivale.

En semaine s'arrêtent les 3 trains quotidiens du Caen – Rennes dans les sens aller et retour. La desserte est renforcée en début et en fin de semaine. En effet un quatrième train TER permet de rejoindre Rennes le lundi matin avant 9 heures, et le vendredi soir un quatrième train existe également. Pour rejoindre Caen, 2 trains supplémentaires sont prévus en fin de semaine, le vendredi en fin d'après-midi.

Le week-end, il n'y a plus que 2 trains TER Caen-Rennes le samedi à destination de Caen mais 4 le dimanche, notamment en soirée pour rejoindre la capitale bas-normande, distante d'environ 2 heures. Par contre vers Rennes, distante de 50 minutes environ, les 3 trains sont bien maintenus le samedi et le dimanche.

En période estivale, il faut ajouter les 4 arrêts supplémentaires des trains de la ligne Baie entre Saint-Malo – Le Mont-Saint-Michel – Granville. En été avec cette ligne Baie, le Pass à la journée ou sur 2 jours propose une offre train + autocar pour aller au Mont depuis la gare de Pontorson. Avec le Pass, la navette est gratuite. Un itinéraire pédestre existe également entre Pontorson et le Mont, il longe les rives du Couesnon.

Dol de Bretagne, un nœud ferroviaire régional important.

La gare de Dol est une gare de correspondance bien desservie avec plus de 50 arrêts de train par jour. La gare est au carrefour des lignes Rennes – Saint-Malo, Caen – Rennes et Dol – Dinan – Lamballe. Dol de Bretagne est situé en moyenne à 15 minutes de Saint-Malo et à 30 minutes de Rennes.



Chaque jour, en semaine, ce sont 15 allers et 15 retours TER entre Rennes et Saint-Malo auxquels s'ajoutent les 3 allers et les 3 retours Caen – Rennes. En outre 6 trains TER partent chaque jour vers Dinan dont 1 jusqu'à Saint-Brieuc et 2 en correspondance avec Saint-Brieuc. De Dinan arrivent chaque jour 6 trains TER dont 1 venant de Saint-Brieuc. Enfin un autocar TER matinal Dinan – Dol permet d'arriver à Dol pour 6 h 10 et assurer la correspondance.

En période estivale, la gare de Dol de Bretagne est desservie par la ligne Baie, avec 2 allers et 2 retours TER Saint-Malo - Granville.

Depuis le 11 décembre 2005, la gare est desservie par le TGV Paris – Rennes - Saint-Malo chaque jour avec 2 arrêts à l'aller et 2 au retour. Paris peut être rejoint en 2h 45 en moyenne par le TGV, temps qui pourra être abaissé à la fin de 2017 à moins de 2h 15. Une ligne régionale par autocar en correspondance avec le TGV, a été mise en place par la Région Bretagne pour relier Dol au Mont-Saint-Michel en 37 minutes. Le départ s'effectue à côté de la gare et a pour terminus le lieu-dit le Verger au Mont. Ensuite il faut prendre une nouvelle navette pour rejoindre le Mont (5 minutes) ou parcourir la distance à pied en 45 minutes.

La rénovation des gares

Dol de Bretagne, un pôle d''échange intermodal

La région Bretagne a lancé son grand chantier de rénovation de ses 116 gares et haltes TER en 2006 pour améliorer l'accueil des services aux voyageurs et favoriser l'utilisation des transports en commun. Dol de Bretagne fut la première gare bretonne à bénéficier de ce programme avec des travaux de rénovation en 2006-2007.

Ils consistent en une rénovation du bâtiment des voyageurs et des quais, dans la mise en place de nouveaux abris, en une amélioration de l'accessibilité par signalétique sur les quais et enfin dans la mise en place de mobiliers urbains.

Les abords de la gare furent réaménagés par la mise en valeur du parvis, l'extension du parking avec 125 places et la création d'un nouveau parking à l'est de la gare de 80 places, sans oublier l'intermodalité avec des places pour les bus, les taxis. Les 2 parkings sont reliés par un souterrain donnant accès aux voies. L'ensemble est rehaussé par une mise en valeur paysagère avec la plantation d'arbres.

La Région Bretagne, la SNCF et RFF, la ville de Dol et la Communauté de Communes ont participé au financement de ce programme de rénovation.

Pontorson, une gare en cours d'aménagement.



Le Conseil Régional de Basse-Normandie a lancé également, dès 2002, son plan de modernisation des gares et haltes TER bas-normandes. Pontorson est l'une des dernières gares à bénéficier de ces travaux. La rénovation commencée en mars 2014 se fait dans le contexte actuel des travaux de la nouvelle accessibilité au Mont Saint-Michel.

Il est prévu toute une réorganisation du hall principal. S'ajoute l'ambition d'une mise en valeur du bâtiment voyageur par la rénovation de l'appareillage extérieur en briques. Les travaux doivent s'achever en février 2015.

L'opération se monte à un total de 1 007 632 euros financés à 50% par la région bas-normande, 25% par la SNCF, 12,5% par le Conseil Général de la Manche et 12,5% par la ville de Pontorson.

Les études des aménagements des abords de la gare qui engagent les collectivités locales et la Région dans leur financement sont en cours.

L'action de l'ADPCR sur cette section de ligne.

Dès la connaissance du projet de modernisation de la ligne CAEN-RENNES (cf ADPCR-INFOS n°79), qui comportait la création d'une ligne nouvelle à partir de Tanis, près de Pontorson, en direction du Mont-Saint-Michel, l'ADPCR a fait part de sa satisfaction et a été force de propositions pour améliorer le projet présenté.

Il était envisagé de positionner le terminus à l'entrée du parking de la Caserne, ce qui nécessitait un parcours pédestre de plus de 500 mètres pour rejoindre les navettes. L'ADPCR proposa alors de prolonger la voie ferrée jusqu'au pied du Mont afin d'y faire circuler un tram-train qui aurait pu assurer des liaisons :

- Parking de la Caserne-Le Mont,
- Pontorson-Le Mont en desservant des parkings au passage, près de la RN 176 et à Ardevon,
- Granville-Le Mont-Saint-Michel-Saint-Malo.



En outre, il était envisagé la circulation de trains directs Paris-Le Mont-Saint-Michel.

Le projet retenu alors maintenait le terminus à la Caserne à l'horizon 2007 et prévoyait la circulation de trains entre Granville et Saint-Malo.

Mais les changements intervenus au niveau du Conseil Régional de Basse-Normandie lors des élections de 1998 ont contrarié tous ces projets. La création d'une ligne nouvelle Tanis-Le Mont a été complètement abandonnée et il n'est resté du projet que le "ligne Baie" qui verra le jour à l'été 2009.

Le 17 juin 2006, nous avons organisé un forum à Avranches sur le thème "Quels transports publics dans la Baie du Mont Saint-Michel ?", en présence de tous les élus, transporteurs et partenaires concernés.

Le second combat de l'ADPCR sur cette section de ligne a été le remplacement de la voie dont certains tronçons dataient de 1911 !

Le 28 août 2011, nous avons organisé un rassemblement en gare d'Avranches pour notamment :

- Une restauration de la qualité de service,
- Des engagements fermes des régions BASSE-NORMANDIE et BRETAGNE sur les délais de réalisation des travaux AVRANCHES-

PONTORSON-DOL et le maintien de la double voie,
- Dire NON aux autocars CAEN-RENNES via l'autoroute A 84,
- La création de relations directes GRANVILLE-RENNES pour les relations domicile/travail et domicile/études,

L'idée, soutenue par le Conseil Régional de Basse-Normandie, était de conserver les deux voies afin d'assurer la fluidité du trafic. Malheureusement, la somme modique apportée par la Région Bretagne pour financer les travaux, chez elle, entre Pontorson et Dol, n'a pas permis d'atteindre cet objectif et il a fallu se contenter d'une rénovation beaucoup moins ambitieuse avec mise à voie unique à partir de 2017 et création d'un point de croisement à Pontorson.

Maintenant, notre objectif est d'obtenir la création de relations directes PARIS-PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL, projet décrit ci-dessus.

Les nouveaux horaires au 14 décembre 2014 (Service annuel 2015)

Le dimanche 14 décembre, le service annuel 2015 entrera en vigueur.

L'ADPCR attendait avec impatience le contenu de ce service afin de connaître les gains de temps obtenus suite aux travaux de voie réalisés entre Dol et Avranches. Ils permettent la levée de ralentissements dont le plus important était celui à 70 km/h entre Pontorson et Avranches en place depuis 1989.

RFF nous a dit que le temps de trajet théorique serait de 2 h 42 entre Rennes et Caen. Mais en pratique, il faut tenir compte de 2 autres paramètres. Le premier étant les heures de départ de Rennes qui sont immuables en raison du nombre de trains desservant cette gare et le deuxième étant la contrainte imposée par la voie unique entre Avranches et Lison.



De ce fait, le gain de temps moyen constaté dans le sens RENNES-CAEN se situe autour de 4 mn seulement.

On note cependant une réduction importante (9 mn) du trajet du train circulant n°852851 partant de RENNES à 09 h 06, du lundi au vendredi qui permet de rétablir la correspondance à CAEN vers ROUEN, supprimée depuis plusieurs années et objet de demandes incessantes de l'ADPCR auprès du Conseil Régional de Basse-Normandie et de la SNCF pour son rétablissement.

Ainsi, son arrivée à CAEN à 12 h 01 au lieu de 12 h 10, permet la correspondance avec le train n° 852084 qui part pour ROUEN à 12 h 09.

Le même train assure, à LISON, une correspondance vers CHERBOURG avec un délai de changement de 6 mn (11 h 26/32) au lieu de 58 mn.

En revanche, dans le sens CAEN-RENNES, on constate une dégradation du service avec, par semaine, 9 trains au trajet allongé de 4 mn et un de 9 mn !

Les lignes estivales MANEO

Comme chaque année, du 6 Juillet au 31 Août, quatre lignes estivales Manéo ont desservi les communes touristiques du bord de mer.

Un comparatif peut donc être établi d'une année sur l'autre pour trois de ces lignes car elles avaient un trajet identique en 2013 et 2014.

La ligne 50 de La Hague au Cap Cotentin (2 boucles par jour) est en très légère diminution et la variation de 10 trajets/voyageurs en moins n'est pas significative.

La ligne 51 du Val de Saire, de Saint-Vaast La Hougue à Cherbourg 3 aller/retours par jour **et la ligne 54 de Coutances à Granville par la côte** (3 aller/retours) ont connu une nette progression de leur fréquentation.

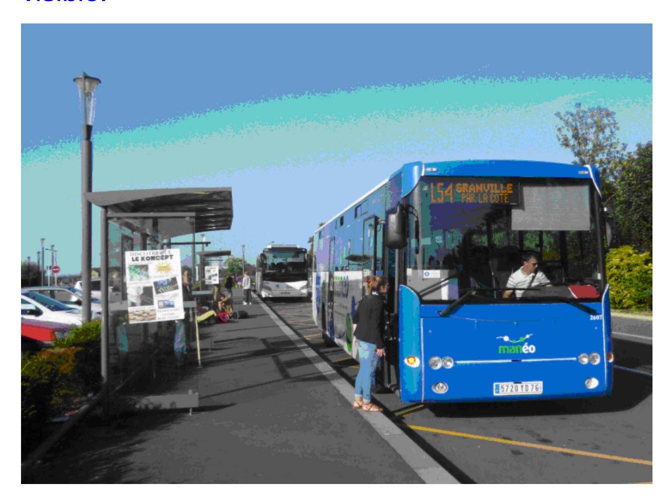


Pour la ligne 52 de la Côte des Isles au Pays des Havres (de Portbail à Portbail - 3 boucles/jour) l'offre semble n'avoir pas correspondu à la demande locale, particulièrement aux habitants saisonniers ou non de Pirou qui auraient préféré aller à Coutances.

La ligne 53 a été modifiée en 2014 et divisée en deux, une comparaison chiffrée n'est donc pas pertinente.

Mais, à l'examen, la nouvelle ligne 53 de Coutances aux plages (de Coutances à Agon-Coutainville en passant par Tourville sur Sienne et Gouville sur Mer 4 aller/retours/jour) a très bien fonctionné et donné satisfaction aux usagers.

Pour l'été 2015, ces dessertes sont certainement à renouveler (avec une modification de la ligne 52) avec une communication toujours très soutenue et visible.



L'attachement des Manchois à leur patrimoine marin et le plaisir même hors de la saison estivale de "faire un tour sur la plage, la digue..." mériterait peut-être une expérimentation d'un aller-retour ou deux, le dimanche, sur ces lignes entre mars et octobre.

Mode d'emploi du site internet www.adpcr.fr

Attention certains d'entre vous, nous signalent quelques soucis pour accéder à l'espace « Adhérents » de notre site adpcr.fr*



C'est tout simple, **la première fois** vous cliquez sur l'onglet adhérents, apparaît alors un cadre où l'on vous demande votre adresse email que vous notez, puis vous allez directement vers Mot de passe oublié (ne vous risquez pas à mettre votre mot de passe personnel).

Là, un mot de passe vous sera donné après que le système soit allé vérifier que vous étiez bien adhérent et que vous avez bien fourni votre adresse mail.

Lors de vos **prochaines connections** vous inscrirez votre adresse mail, votre mot de passe et c'est tout.

Nous nous efforçons de tenir ce site à jour, en y mettant toutes les informations, nouvelles qui pourraient vous être utiles, alors n'hésitez pas à le consulter, le faire connaître, nous dire ce que vous aimeriez y trouver, et nous faire découvrir des renseignements, actualités que vous voudriez faire partager à tous. Merci.

TECHNICENTRE NORMANDIE

Unité de Maintenance et Logistique de GRANVILLE

ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Le gros œuvre des deux bâtiments annexes à l'atelier est en phase terminale.

Les deux grues doivent être démontées dans la première quinzaine d'octobre.

Le montage de l'ossature métallique de l'atelier, débuté mi-août 2014, est également en cours d'achèvement.

Ancien atelier

Actuellement ouvert à tous vents, un bardage est prévu pour l'isolation.

Utilisation ultérieure :

- lavage technique des rames,
- conservation de la fosse de maintenance et du pont roulant pour certaines interventions.

Nouvel atelier

100% de la maintenance sera effectuée sur le site.

L'implantation des différents postes est en cours de définition.

L'atelier comportera :

- deux voies sur pilotis,
- des passerelles pour intervention sur les toitures,
- un pont roulant pour dépose et pose des éléments situés sur les toitures.

Bâtiment annexe côté gare

Il est accolé à l'atelier et comportera des bureaux, salles de réunion etc.…

Bâtiment annexe côté « avenue de la Gare »

Il est également accolé à l'atelier et comprendra le magasin, la chaufferie, l'huilerie, le Bureau Mouvement, le transformateur 1500-25000 volts pour alimentation des voies électrifiées.

Voies électrifiées

6 et 8 pour le pré conditionnement des rames,

12 pour les essais de captage des pantographes,

Poste d'alimentation électrique ERDF "Bocage",

Il sera agrandi de manière à augmenter sa puissance, compte tenu de l'importance de l'unité de maintenance.

RAMES REGIOLIS

Les rames Régiolis ont débuté leur service commercial par une circulation inaugurale le 16 juillet 2014.

Les livraisons se poursuivent régulièrement. Actuellement, leur nombre est de 5 :

B 84557 - B 84559 - B 84561
B 84563 - B 84565

Le mercredi 24 septembre, la rame B 84567 est venue s'ajouter à l'effectif.

Les trains suivants sont assurés avec une rame REGIOLIS :

Départ de GRANVILLE : train 3420, départ 09 h 05 – arrivée 12 h 05 à PARIS

Départ de PARIS : train 3441, départ 13 h 55 – arrivée 17 h 02 à GRANVILLE.

Ces circulations ont lieu les mardis, mercredis et jeudis, en Unité Simple.

Depuis la fin septembre, ces trains sont assurés, le vendredi, par des rames REGIOLIS en unité multiple (UM).

ONYGO c'est quoi ?



La Région Basse-Normandie, le Conseil Général du Calvados, Viacités et la Ville de Caen, vont offrir aux Bas-Normands plus de liberté pour se déplacer. ONYGO !, c'est un pass unique et des tarifs communs pour emprunter le TER, seul ou en combinaison avec le réseau de bus et tram, Twisto. Il est déployé progressivement depuis mars 2014. Puis en 2015, le pass ONYGO ! sera également utilisable sur le réseau des Bus Verts.



Ce nouveau service facilitera ainsi l'utilisation des transports en commun en Basse-Normandie et devrait s'élargir à d'autres réseaux de transport tels que Manéo dans la Manche, Cap Orne, V'éol…

L'objectif est de mettre en œuvre ONYGO dès mars 2014 avec l'intégration progressive des 4 réseaux : TER, Bus verts, Twisto et V'éol de 2013 à 2018.

En bref…

L'Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur (AAATV)-Centre Val de Loire a affrété un train spécial à l'occasion du 70ème anniversaire du Débarquement. Au programme : visite de Sainte-Mère Eglise, Utah-Beach, la Pointe du Hoc et Bayeux. Il était tracté par la A1A A1A 68540, propriété de cette association qui possède également la locomotive à vapeur 141 R 840 qui a débarqué à Cherbourg le 31 mars 1947, provenance de Pennsylvanie.

La rame a stationné à Lison les 4 et 5 octobre.

Après des visites de la Basse-Normandie organisées par les Chemins de Fer de Haute-Auvergne avec leur autorail X 2403 et les Chemins de Fer du Centre Bretagne avec leur autorail X 2830, c'est une nouvelle association qui a choisi notre région comme destination. Espérons que cela fera des émules pour découvrir nos sites prestigieux.



Le train spécial lors de son passage à Bayeux

L'atelier de maintenance de GRANVILLE en cours de construction



Le nouveau site internet de l'ADPCR est arrivé, allez vite le consulter :
www.adpcr.fr
Faites-nous part de vos remarques et suggestions



Bulletin d'information de l'ADPCR
Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-SAINT-LO-RENNES
Fondée en 1991
Siège social : Hôtel de Ville BP 330
50010 SAINT-LO CEDEX
e-mail : adpcr.saint-lo@orange.fr ☎ 02.33.47.75.49
Site internet : **www.adpcr.fr**